SYNCROS
Manuel de l'utilisateur

Roues, attaches rapides, pneus, chambres à air et rubans fond de jante

Informations importantes concernant l'utilisation, l'entretien, la maintenance et l'installation

Contenu

Indications concernant ce manuel....1
Introduction....1
Avant la première sortie :
Utilisation conforme à l'usage prévu....2
Avant chaque sortie....3
Caractéristiques spécifiques du carbone....3
Nettoyage et entretien....4
Maintenance....4
Remarques générales concernant le montage....5
Utilisation d'une clé dynamométrique....5
Maniement des attaches rapides et des axes traversants....6
Attaches rapides....6
Axes traversants....7
Indications concernant le montage des roues avant....7
Indications concernant le montage des roues arrière....8
Montage de la roue....8
L'équipement pneumatique – pneus, chambres à air et rubans fond de jante....9
Montage des pneus à tringles rigides et à tringles souples....10
Démontage des pneus à tringles rigides et à tringles souples....12
Roues....12
Recentrage....12
Installation de la cassette des pignons....13
Démontage de la cassette des pignons....14
Montage des rotors de freins à disque....14
Plaquettes de frein sur les freins à disque....14
Garantie légale contre les vices cachés....15
Garantie commerciale accordée par le fabricant....15
Remarques concernant l'usure....16

Indications concernant ce manuel

Accordez une attention particulière aux symboles suivants :

Ce symbole signale un danger possible pour votre santé et votre sécurité si vous ne suivez pas les instructions données ou si vous omettez de prendre les précautions nécessaires.

Ce symbole vous met en garde contre certaines actions susceptibles d'endommager votre matériel ou d'avoir des répercutions néfastes sur l'environnement.

Ce symbole vous informe comment manipuler le produit ou fait référence à un passage des instructions requérant votre attention.

Les conséquences possibles décrites ci-dessus ne sont pas répétées à chaque fois qu'un des symboles apparaît.

Introduction

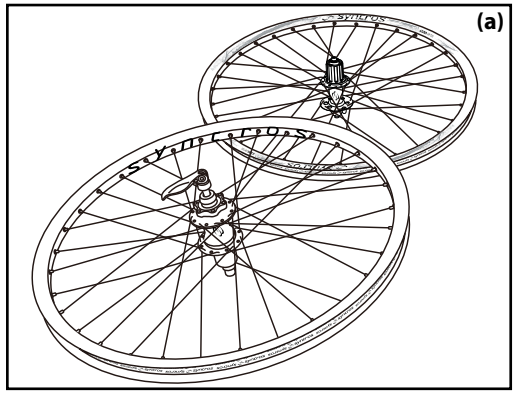
Toutes nos félicitations pour avoir fait l'achat d'un composant SYNCROS. Vous avez fait un choix excellent. Chez SYNCROS, nous développons, testons et fabriquons nos produits avec dévouement, et nous nous faisons un devoir de respecter les standards de qualité les plus élevés. Comme tous les équipements de sport de haute qualité, les composants SYNCROS nécessitent une installation méticuleuse, et ce de manière à fonctionner correctement et fournir un service de longue durée. Nous recommandons que vous recouriez à l'assistance d'un mécanicien qualifié chez votre revendeur SYNCROS. De même, nous recommandons que vous utilisiez les composants SYNCROS combinés ensemble, de manière à assurer une performance optimale et une bonne durabilité. Notre souci de la précision pour la compatibilité des composants est soigneusement surveillé pendant la production et le contrôle qualité, et ce en vue d'une installation facile et sans problème.

Ce manuel contient des notes importantes à propos de l'utilisation, l'entretien, la maintenance et l'installation.

Veuillez lire ce manuel, en commençant par les informations générales, suivies du chapitre spécifique au composant que vous avez acheté ou avez l'intention d'utiliser. Cette lecture vous assurera une installation et une utilisation plus facile du produit.

Gardez ce manuel. Si vous vendez ou prêtez cette pièce ou votre vélo, fournissez ce manuel au nouvel utilisateur.

Les composants SYNCROS, comme tous les composants légers, ont des particularités dont il faut tenir compte. Ils doivent être montés avec soin et utilisés conformément à l'usage auquel ils sont destinés. Les matériaux employés par SYNCROS sont très solides et résistants et peuvent supporter des charges importantes malgré leur faible poids. Cependant ces matériaux sont eux aussi susceptibles de se rompre, sans que le composant n'ait nécessairement subi de déformation importante avant sa rupture. Les surcharges éventuelles exercées sur le composant peuvent ne pas produire de déformation visible et cependant endommager le composant de manière décisive. Après une surcharge, causée par exemple par un accident, il est impératif de faire vérifier l'ensemble des composants par un spécialiste pour s'assurer que leur utilisation ne présentera pas de dangers ultérieurement. En cas d'accident ou d'événement semblable, recourez au conseil professionnel de votre revendeur SYNCROS.



Avant la première sortie : Utilisation conforme à l'usage prévu

Les roues **(a)**, attaches rapides, pneus **(b),** chambres à air et rubans fond de jante **(c)** SYNCROS sont conçus pour équiper les VTT et satisfaire aux conditions typiques de leur emploi.

Les **VTT** sont prévus pour une utilisation en terrain accidenté, comme il s'en présente par exemple sur les courses de marathon VTT ou de cross-country. Néanmoins, du fait de leur conception et de leur équipement, ces vélos ne sont destinés à être utilisés sur les voies publiques. Avant toute utilisation sur des routes et voies publiques, ils doivent être préalablement dotés des équipements requis pour cet emploi. Les VTT de cross-country, de marathon et All-mountain ne sont pas conçus pour le free-ride, le dual slalom, la descente, les sauts et autres utilisations comparables. Ces emplois sont réservés à des types spécifiques de VTT. SYNCROS différencie ses composants selon leur usage spécifique.

FL (Feather Light)

Les composants SYNCROS de la série FL sont conçus pour un usage hors route très modéré. Ils équipent en règle générale les VTT de cross-country, de marathon ou de randonnée. Les composants FL ne se prêtent pas à une utilisation en terrain très accidenté ni à l'exécution de sauts ou de drops.

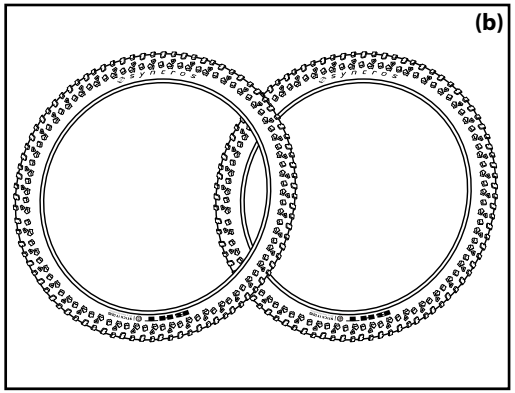
AM (All Mountain)

Les composants SYNCROS de la série AM sont conçus pour un usage modéré hors route. Ils équipent en règle générale les VTT d'enduro ou All-mountain. Les composants AM ne se prêtent pas à la pratique du dual, du dirt, de la descente ou du freeride.

FR (Freeride)

Les composants SYNCROS de la série FR sont conçus pour un usage hors route intense sur des parcours sécurisés et sont par conséquent destinés à supporter des charges extrêmes – également lors de compétitions. Ils équipent en règle générale les VTT de Dirt, Fourcross, Urban et Dual slalom.

Tenez compte à ce sujet des spécifications fournies dans notre catalogue et/ou sur notre site Internet **www.syncros.com.**



N'apportez aucune modification aux roues ou aux rubans fond de jante. Il est fortement déconseillé de limer ou de percer n'importe lequel de ces produits, particulièrement s'il s'agit de pièces en carbone. Cela compromettrait l'intégrité au niveau de leur structure et annulerait votre garantie.

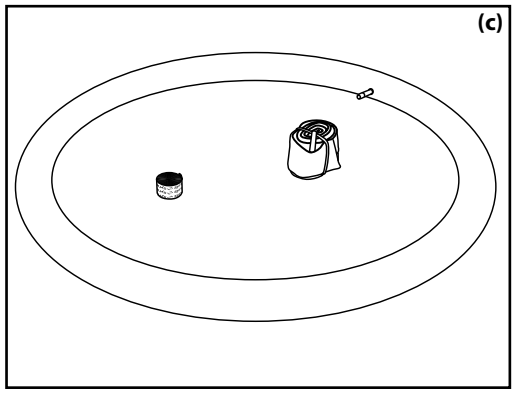
Nous recommandons vivement l'utilisation combinée des pièces SYNCROS afin d'atteindre les fonctions optimales de celles-ci ainsi qu'une meilleure durabilité. Si vous souhaitez combiner les pièces d'un autre fabricant, veuillez vous assurer que les dimensions correspondent exactement à celles indiquées dans ce manuel, et consulter le manuel d'utilisation de l'autre fabricant concernant ses restrictions.

Les roues, l'equipement pneumatique etc. sont conçus pour un poids maximal du cycliste de 110 kg, y compris le bagage, tel que p.ex. un sac à dos.

Après une collision, un accident ou tout autre impact important, faites remplacer vos roues/votre equipement pneumatique SYNCROS par votre revendeur. Il en va de votre sécurité.

Si vous percevez des bruits de craquement ou de grincement au niveau des roues ou des attaches rapides, ou constatez des dommages visibles tels que des entailles, des accrocs, des bosses, des décolorations, etc., n'utilisez pas le vélo avant d'avoir consulté votre revendeur SYNCROS qui pourra vérifier soigneusement la pièce et vous recommander un remplacement si nécessaire.

En cas de doutes ou de questions, contactez votre revendeur SYNCROS.



Avant chaque sortie

Avant chaque sortie, veillez à contrôler les points suivants sur votre vélo :

1. Assurez-vous que les attaches rapides ou les écrous de serrage sur les roues avant et arrière sont correctement serrés **(a)**. Pour de plus amples informations, voir les chapitres **« Maniement des attaches rapides et des axes traversants »** et **« Montage de la roue ».**

En cas de mauvais serrage des attaches rapides, les roues du vélo peuvent se détacher et entraîner une **chute grave** !

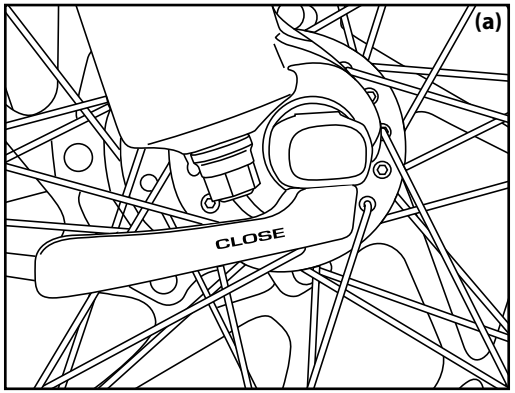
2. Vérifiez l'état des pneumatiques et la pression de gonflage à l'avant et à l'arrière. Appuyez sur les pneus avec le pouce **(b)**. Le pouce ne doit pouvoir s'enfoncer que légèrement. Pour de plus amples informations, voir le chapitre **« L'equipement pneumatique - pneus, chambres à air et rubans fond de jante ».**

3. Faites tourner les deux roues pour vérifier leur centrage. Dans le cas de freins à disque, observez l'écart entre la jante et le cadre où la fourche. Le voile apparent d'une roue peut également indiquer une déchirure du pneumatique sur le côté, un axe de moyeu cassé ou une jante rompue. Si vous constatez, lors du contrôle de la zone frein/roue, que les écarts sur le côté droite et gauche ne sont pas identiques, la roue ou, le cas échéant, les freins ne sont pas bien centrés.

4. Faites un essai de freinage à l'arrêt, en tirant avec force les leviers de frein vers le cintre. Le levier ne doit pas pouvoir être tiré complètement jusqu'au cintre ! Dans le cas des freins à disque, l'arrêt complet du vélo doit être assuré avec seulement peu de force sur le levier. De l'huile ou du liquide de frein ne doivent pas s'échapper du système et entrer en contact avec les rotors des freins à disque. Ceci pourrait entraîner une réduction de l'effet de freinage et une puissance de freinage non fiable. Pour de plus amples informations, reportez vous au manuel général de votre vélo.

Tenez compte du fait que l'effet de freinage et l'adhérence sur la route diminuent considérablement dans des conditions humides. Si vous roulez sur une chaussée humide ou mouillée, soyez particulièrement prudent et adoptez une vitesse beaucoup moins élevée que lorsque vous roulez par temps sec.

Lisez la notice d'utilisation fournie par le fabricant de votre vélo avant de prendre la route.



Caractéristiques spécifiques du carbone

Tous les produits SYNCROS fabriqués en résine synthétique renforcée de fibres de carbone (CFRP) **(c)** présentent des caractéristiques spécifiques dont il faut tenir compte à l'emploi.

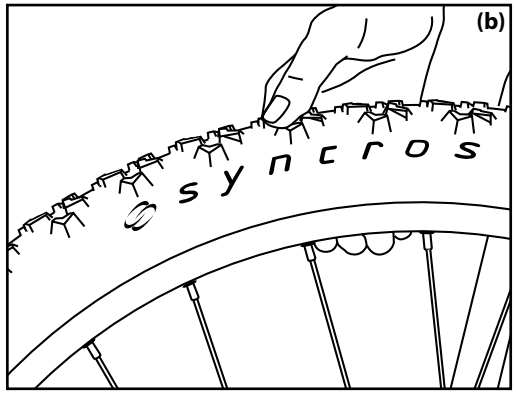
Le carbone est un matériau extrêmement résistant permettant la fabrication de composants offrant à la fois un poids réduit et une grande rigidité. Tenez compte du fait que le carbone, au contraire des métaux, ne se déforme pas après une surcharge, malgré une détérioration possible de la structure interne des fibres. Il est alors possible qu'une pièce en carbone, précédemment endommagée à la suite d'une sollicitation trop importante, cède brusquement sans prévenir et entraîne une chute aux conséquences imprévisibles.

Si votre composant en carbone SYNCROS a subi une sollicitation trop importante, nous vous recommandons vivement de faire inspecter le composant, voire le vélo entier par votre revendeur spécialiste SYNCROS. Ce dernier peut inspecter le vélo endommagé et remplacer, le cas échéant, les composants défectueux. Si des questions ou des doutes persistent, le revendeur peut contacter directement le service après-vente de SYNCROS ou l'un de nos distributeurs.

Pour des raisons de sécurité, les pièces en carbone-endommagées ne doivent être ni redressées ni réparées ! Remplacez immédiatement une pièce défectueuse ! Veillez à ce qu'aucune pièce endommagée ne soit réutilisée. Vous devez détruire la pièce et empêcher ainsi que celle-ci soit ne réutilisée par une tierce personne.

Les pièces en carbone ne doivent jamais être exposées à de hautes températures sous aucun prétexte. Pour cette raison, ne les soumettez jamais à un revêtement poudre ou laque. La chaleur nécessaire à ces traitements pourrait détruire le composant. Évitez également de laisser les pièces en carbone dans un véhicule ou dans le coffre exposé à un rayonnement solaire intense ou de les ranger près d'une source de chaleur.

Si certains composants en carbone font entendre des craquements sur votre vélo ou présentent des détériorations visibles telles que des entailles, des fissures, des bosses, des creux, des altérations de couleur etc., n'utilisez plus le vélo jusqu'à ce que les composants aient été remplacés. Après une sollicitation trop importante, une collision, un accident ou un impact majeur, remplacez la pièce ou faites-la inspecter par votre revendeur SYNCROS avant de la réutiliser.



Nettoyage et entretien

Nettoyez vos pneumatiques et vos roues régulièrement avec de l'eau et un chiffon doux. Utilisez, le cas échéant, un savon non abrasif pour enlever la crasse. Pour nettoyer les tâches tenaces par exemple d'huile ou de graisse sur des surfaces dures, vous pouvez ajouter à l'eau chaude du produit de vaisselle en petite quantité. N'utilisez pas d'agents dégraissants contenant des solvants organiques, tels que par ex. l'acétone, le trichloréthylène, le méthylène, etc. Les produits chimiques de cette sorte peuvent endommager la finition ou la structure interne des matériaux.

Après le séchage de votre vélo nous vous conseillons d'appliquer de la cire dure **(d)** sur les surfaces en métal et en carbone (l'exception des surfaces de freinage). Polissez les pièces après le séchage de la cire. Grâce à ce traitement, vos roues garderont leur fini soigné pendant des années.

Profitez du nettoyage pour repérer les fissures, rayures, déformations ou altérations de couleur. Si vous pensez voir un problème, contactez votre revendeur SYNCROS. Faites remplacer les pièces endommagées ou défectueuses immédiatement.

Veillez à ce qu'aucun produit de nettoyage, de graisse ou d'huile ne parvienne sur les surfaces de freinage. Ceci peut affecter le freinage jusqu'à le rendre complètement inopérant.

Ne rangez ni les roues ni les pneumatiques dans un endroit où ils sont exposés à un rayonnement solaire intense ou à une grande chaleur. Lorsque vous stockez votre vélo pour l'hiver, veillez à ce que les pneumatiques présentent toujours une pression de gonflage suffisante.

Contrôlez régulièrement la pression de gonflage et respectez la pression recommandée par SYNCROS.

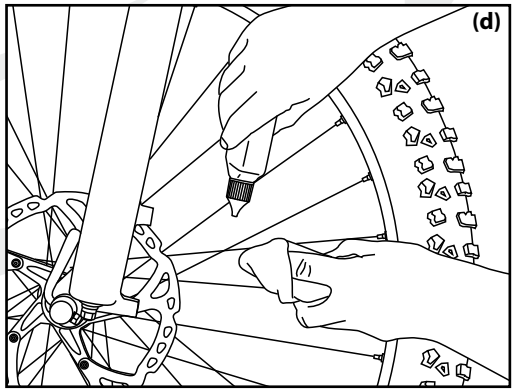
Evitez d'utiliser des agents de nettoyage agressifs, tels que par ex. l'essence de nettoyage, des diluants etc., lorsque vous nettoyez les pneumatiques et les roues.

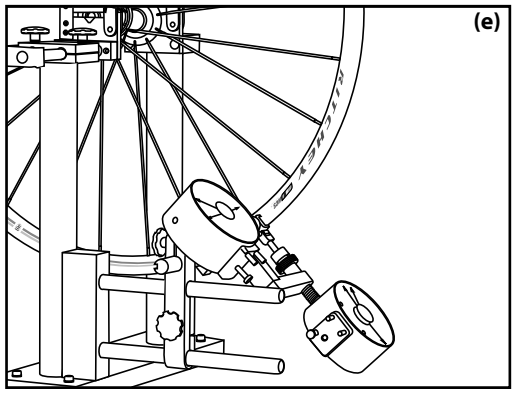
Maintenance

Vérifiez le voile des jantes **(e)**, les vis de la cassette de pignons et le jeu des roulements après les premiers 100 à 300 km ou 5 à 15 heures de service. Le cas échéant, recentrez les roues et/ou réglez les roulements. Ensuite, effectuez un contrôle au moins tous les 1.500 km ou 75 heures de service. Notez que le centrage et le réglage des roulements sont des travaux pour un mécanicien qualifié. Nous vous recommandons de confier ces tâches délicates à votre revendeur SYNCROS.

Au bout de trois ans, le matériau des pneumatiques et des chambres à air a atteint un tel degré d'usure qu'il doit être soigneusement contrôlé et remplacé si nécessaire. Adressez-vous à votre revendeur SYNCROS.

Les moyeux tournent sur des roulements industriels étanches qui sont échangeables. Le remplacement des roulements requiert une certaine expérience ; il est donc préférable de confier cette opération à votre revendeur SYNCROS.





Remarques générales concernant le montage

En général, la première installation des roues et des pneumatiques ainsi que l'echange des patins de frein sont l'affaire d'un mécanicien qualifié et devraient être confiés uniquement à un revendeur SYNCROS agréé. Il est indispensable de respecter chacune des consignes ci-après.

Ne pas suivre ce guide d'installation de façon stricte pourrait engendrer la défaillance d'un composant, provoquant ainsi un accident grave et des blessures.

Le montage de composants sur des supports non compatibles peut entraîner une défaillance de la fixation et provoquer un accident.

Nous recommandons de toujours utiliser les roues SYNCROS en combinaison avec l'équipement pneumatique SYNCROS, car ces composants sont conçus pour harmoniser parfaitement ensemble. Si vous choisissez d'utiliser des pièces d'autres fabricants, vérifiez dans la documentation de ces produits leurs dimensions afin de vous assurer de leur ajustement correct et de leur utilisation fiable, combinés avec les composants SYNCROS.

SYNCROS décline toute responsabilité en cas de problèmes issus de la combinaison des produits SYNCROS avec les produits d'un autre fabricant.

Vérifiez avant le montage d'un pneu sur une jante que leurs cotes se correspondent. En cas de doute, faites contrôler vos composants par votre revendeur SYNCROS. IL vous dira s'il est possible de corriger le défaut ou si le composant doit être remplacé.

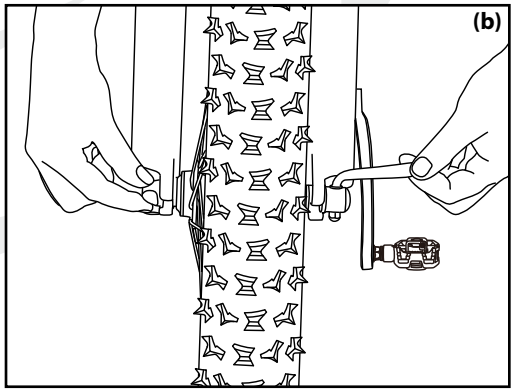
Un composant endommagé ne doit être réutilisé en aucun cas ! Si un doute persiste, nous recommandons son remplacement. N'utilisez plus votre vélo jusque là.

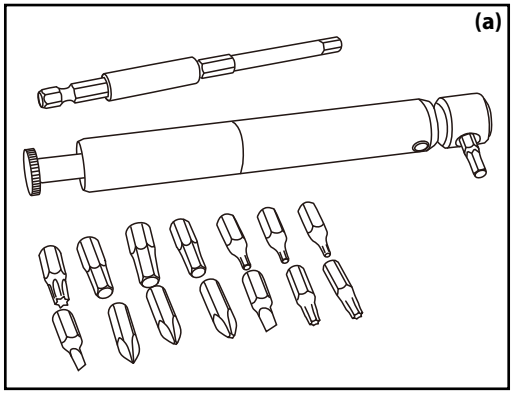
Utilisation d'une clé dynamométrique

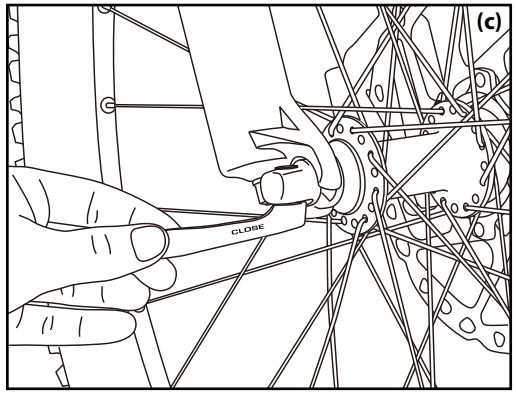
Pour assurer un serrage fiable de deux pièces, SYNCROS considère l'utilisation d'une clé dynamométrique comme absolument nécessaire **(a).** Si le couple de serrage maximum ne suffit pas à produire un serrage suffisant, appliquez de la pâte de montage pour carbone (par ex. de RITCHEY) sur les surfaces de contact afin d'augmenter les frottements.

Si vous dépassez le couple de serrage maximum (indiqué normalement sur le composant qui doit être serré), vous créerez une trop grande force de serrage, ce qui peut provoquer une défaillance du composant. Ceci non seulement augmentera le risque d'accident, mais annulera aussi la garantie.

Les vis trop ou pas assez serrées peuvent provoquer une défaillance et donc un accident. Veuillez respecter strictement les spécifications des couples de serrage. Si vous ne disposez pas d'une clé dynamométrique de haute qualité, veuillez consulter votre revendeur SYNCROS.







Maniement des attaches rapides et des axes traversants

Attaches rapides

Une fixation maladroite des attaches rapides, faute d'expérience, peut souvent conduire à des accidents. Nous vous recommandons de lire attentivement les instructions ci-dessous et de vous entraîner au maniement. Consultez votre revendeur SYNCROS.

Les roues sont fixées au cadre au niveau des axes de moyeu. L'axe est serré à fond dans les pattes de retenue avec une attache rapide.

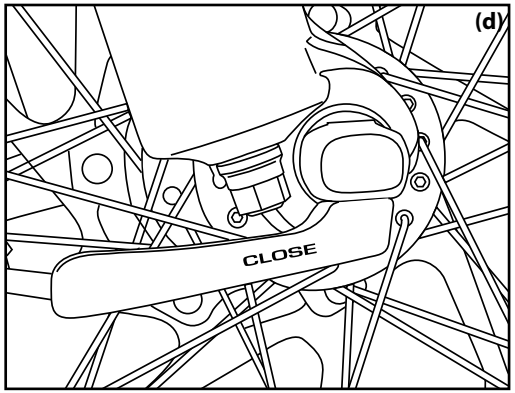
Vous disposez essentiellement de deux éléments pour régler une attache rapide (b) :

1. Le levier de serrage, d'un côté du moyeu : en ouvrant le levier, la roue se détache. La fermeture du levier sur un axe de 180 ° crée un serrage forcé.
2. L'écrou de serrage sur le côté opposé, permettant d'exercer une précontrainte sur la tige filetée de l'attache.

Pour démonter la roue, ouvrez le levier de l'attache rapide et desserrez l'écrou de serrage éventuellement de quelques tours. La fourche avant est en général munie de pattes de retenue destinées à empêcher la perte de la roue dans le cas où la fixation se desserrerait sans le vouloir.

La force de serrage doit être ajustée de sorte que pour fermer le levier de l'attache rapide, vous ayez besoin d'exercer une certaine force sur le levier quand celui-ci se trouve à mi-course.

L'attache rapide est correctement serrée si, en exerçant une pression latérale sur l'extrémité du levier en position fermée, vous ne parvenez pas à le faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

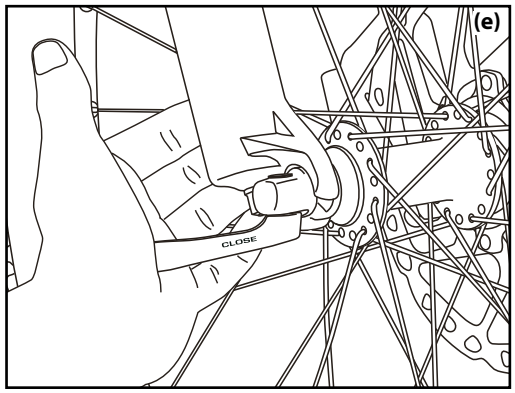


Procédure de serrage d'une roue avec attache rapide selon les impératifs de sécurité

- Desserrez l'attache rapide. Vous devez pouvoir lire l'inscription **« open »** qui se trouve sur la face interne du levier **(c).**
- Remettez le levier en position fermée. Dans cette position, vous pouvez lire l'inscription **« close » (d)** qui se trouve sur la face externe du levier. Du début jusqu'à mi-course, vous devez pouvoir actionner le levier très facilement, sans produire aucun effet de serrage.
- Au delà, la force que vous devez exercer sur le levier doit augmenter sensiblement et être telle que vous devez avoir des difficultés à déplacer le levier en fin de course. Appuyez sur le levier avec la paume de la main pour le fermer entièrement en prenant appui avec les doigts accrochés à la fourche **(e)** ou au triangle arrière. Ne prenez surtout pas appui sur le rotor du frein ou la durite de frein. En position finale, le levier ne doit en aucun cas faire saillie mais être parallèle à la roue. Le levier doit être plaqué contre le hauban du triangle à l'arrière et contre la fourche à l'avant, ce afin d'éviter toute ouverture involontaire par accrochage.
- Pour contrôler la fiabilité du serrage, essayez de faire tourner le levier en position fermée. Exercez une pression latérale sur l'extrémité du levier.
- Si vous arrivez à faire un tour complet sur le levier, le serrage fiable de la roue n'est pas assuré. Vous devez desserrer de nouveau le levier, puis augmenter la précontrainte. Pour cela, tournez l'écrou de réglage placé sur le côté opposé d'un demi-tour dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Répétez l'opération de fermeture et contrôlez de nouveau la fiabilité du serrage. Si le levier ne tourne plus, le composant est alors correctement fixé. Enfin, soulevez le vélo par le guidon pour décoller la roue du sol et frappez légèrement avec la paume de votre main sur le haut du pneu. Si la roue est bien fixée, elle ne se déboîtera pas dans les pattes de fixation du cadre.

Ne partez jamais avec un vélo dont vous n'avez pas contrôlé la fixation des roues ! Si une roue devait se détacher lors d'une sortie, vous pourriez difficilement éviter la chute !

En règle générale, assurez-vous que les leviers des attaches rapides sont toujours placés sur le côté opposé aux dérailleurs. Vous éviterez ainsi de monter la roue avant à l'envers par rapport à son sens de roulement. Dans le cas des freins à disque, nous recommandons pour un serrage fiable de placer les leviers des attaches rapides sur le côté opposé aux rotors.



Axes traversants

Les axes traversants **(a)** sont spécialement conçus pour les pratiques extrêmes du VTT comme, par exemple, le freeride, les sauts ou la descente. Ils confèrent aux fourches suspendues ou aux triangles arrière une rigidité adéquate.

Lisez dans tous les cas les notices techniques fournies par le fabricant de vélos ainsi que de la fourche avant de procéder au montage des axes traversants.

Indications concernant le montage des roues avant

Divers systèmes à axe traversant sont disponibles actuellement sur le marché. Certains systèmes sont fixés au moyen d'attaches rapides. D'autres systèmes nécessitent le recours à un outil spécial pour le montage et le démontage.

Des roues mal montées peuvent être cause de chutes et d'accidents graves.

Lisez dans tous les cas la notice technique fournie par le fabricant d'axes traversants.

Selon la marque de la fourche et du système d'axe traversant, vous pouvez nécessiter éventuellement d'outils pour le montage et le démontage de la roue avant **(b)**. Pour le démontage, vous devez d'abord desserrer la fixation de l'axe sur la fourche, puis retirer complètement l'axe du moyeu.

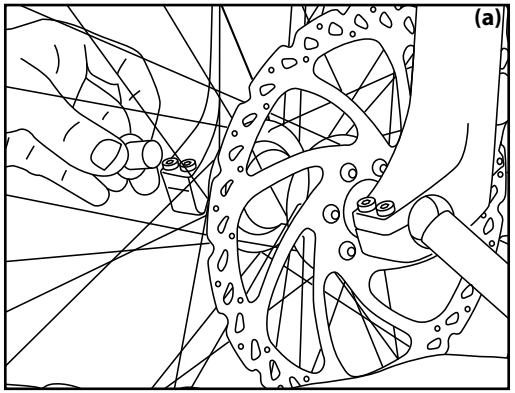
Procédez dans l'ordre inverse pour le montage de la roue avant. Veillez à ce que tous les systèmes de vis ou d'attache rapide soient correctement serrés.

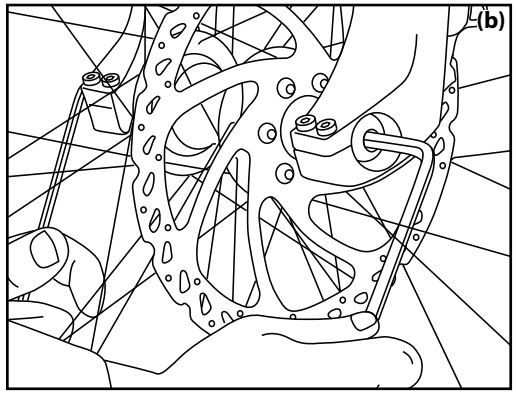
Contrôlez le serrage des fixations après une à deux heures d'utilisation, puis toutes les fois après 20 heures de service.

Pour le **système à axe traversant Maxle (c)** avec levier de serrage, placez la roue dans la fourche en glissant le disque dans la fente de l'étrier de frein. Centrez la roue entre les pattes de fixation, puis introduisez l'axe traversant Maxle, avec le levier de serrage en position ouverte, dans la patte de fixation droite, puis le moyeu. Une fois que l'axe, muni d'un pas de vis à son extrémité, a atteint le filetage intérieur du fourreau gauche de la fourche, faites-le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre. Serrez le levier de l'attache rapide Maxle avec la même force qui serait nécessaire pour fixer une roue dans le cadre ou la fourche (voir le chapitre **« Procédure de serrage d'une roue avec attache rapide selon les impératifs de sécurité »**).

Le **système E-Thru (d),** développé en collaboration par Shimano et Fox, est doté, pour limiter le poids, d'un axe traversant de 15 mm. Il est monté de la même manière que le système Maxle et fixé également au moyen d'un levier d'attache rapide. Au contraire des systèmes d'attaches rapides traditionnels, le système E-Thru est doté sur la partie opposée au levier de serrage d'un écrou de serrage fixé solidairement à la fourche par une vis.

Pour la fixation de l'axe, n'utilisez jamais d'autre outillage que celui recommandé par le fabricant. Utilisez toujours une clé dynamométrique pour les serrages. Effectuez le serrage du composant progressivement, par petits paliers d'un demi-newton, en partant d'un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximum prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépassez en aucun cas le couple maximum prescrit par le fabricant. Si vous serrez l'axe trop fortement, vous risquez d'endommager l'axe ou le fourreau de la fourche.





Indications concernant le montage des roues arrière

Outre les systèmes de fixation par axe traversant pour roues avant, il existe également des systèmes de fixation pour roue arrière comme, par exemple, le système Syntace X-12. Ces systèmes se distinguent en particulier par une très grande rigidité et un poids très faible.

Le système X-12 est proposé en deux versions différentes :

- la version Key, dotée d'une vis à six pans creux
- la version QR, dotée du levier d'attache rapide RWS

Pour le démontage de la roue arrière, vous devez d'abord desserrer l'axe (à l'aide d'une clé Allen ou du levier RWS, selon la version) puis retirer celui-ci du moyeu. Vous pouvez ensuite retirer la roue arrière normalement.

Avant l'installation de la roue, assurez-vous que l'axe traversant n'est pas déjà introduit dans le moyeu.

L'introduction s'effectue normalement. La roue n'a cependant pas besoin d'être centrée après son introduction, car elle est automatiquement positionnée correctement par le guide passe-roue. Il ne reste plus alors qu'à introduire l'axe traversant à travers les pattes de fixation et à le serrer en le vissant.

Les fabricants de systèmes de fixation de roue à axe traversant accompagnent habituellement leur produit d'une notice technique très complète. Lisez-la attentivement avant de démonter la roue ou d'effectuer des travaux d'entretien quelconques.

Montage de la roue

Avant de procéder au montage ou démontage des roues, lisez auparavant le manuel d'utilisation de votre vélo.

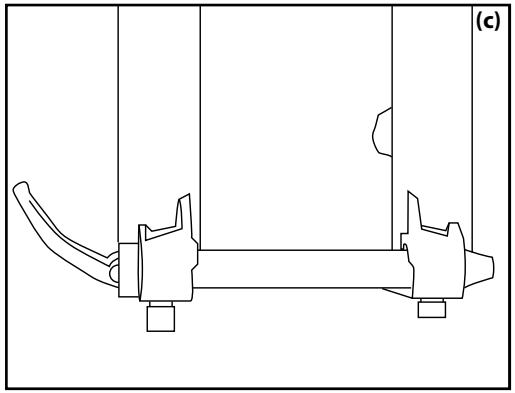
Une fois terminé le montage de la roue sur un vélo, assurez-vous que la roue repose exactement dans les pattes de retenue et est correctement centrée entre les fourreaux de la fourche ou les haubans du triangle arrière.

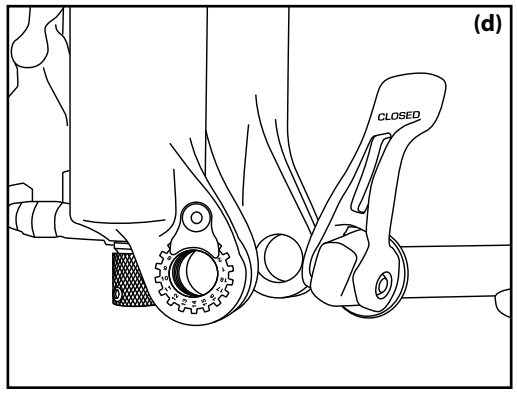
Vérifiez que le positionnement de l'attache rapide est correct et

- Sur les vélos dotés de freins à disque, contrôlez avant de remonter la roue si les plaquettes sont correctement insérées dans leurs supports sur l'étrier. Cette condition est remplie si la fente entre les plaquettes est parallèle et si les témoins d'usure sont positionnés comme il se doit. Prenez soin de glisser le rotor entre les plaquettes.
- Actionnez dans le cas des freins à disque le levier de frein plusieurs fois, après avoir remonté la roue et l'avoir fixée avec l'attache rapide, puis faites tourner la roue. Le rotor ne doit frotter ni sur l'étrier ni sur les plaquettes.

Une fois terminé le montage de la roue, il est nécessaire de faire un essai de freinage à l'arrêt. Vérifiez que vous pouvez atteindre un point de pression sans que le levier ne touche le cintre. Si ceci est le cas, effectuez un contrôle du vélo et du système de freinage en vous référant au manuel d'utilisation général de votre vélo.

Avant de poursuivre la route, assurez-vous après le montage que les rotors sont exemptes de graisse ou de tout autre lubrifiant.





L'équipement pneumatique – pneus, chambres à air et rubans fond de jante

Pour remplir pleinement leur fonction, les pneumatiques doivent être gonflés à une pression d'air convenable. La valeur minimale et la valeur maximale de la pression de gonflage autorisée figurent sur le flanc du pneu ou l'étiquette signalétique **(a)**. La limite inférieure des pressions indiquées garantit un confort de suspension maximum et est particulièrement recommandée pour les sorties tout terrain. En augmentant la pression, la résistance au roulement diminue, mais aussi le confort.

Souvent, la pression est exprimée en psi (« pound per square-inch »), une unité anglo-saxonne. **Le tableau ci-après indique les valeurs psi les plus courantes avec leur correspondance en pression atmosphérique (indiquées en bar).**

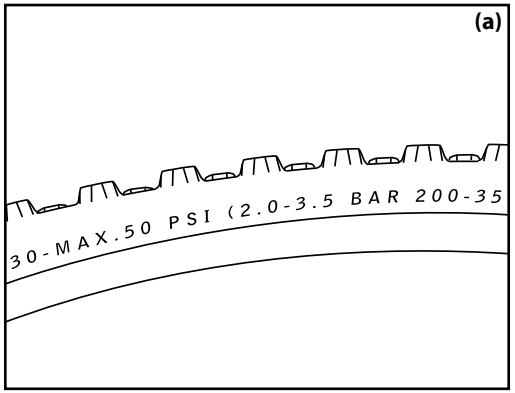
psi	bar
30	2,1
40	2,8
50	3,5
60	4,2

Notez que le poids du cycliste est un critère à prendre en compte pour la pression de gonflage. Les cyclistes lourds nécessitent une pression de gonflage plus élevée que les cyclistes légers. Cependant, ils ne doivent pas, eux non plus, dépasser la pression de gonflage maximale.

Les crevaisons par pincement de la chambre à air (dite « snake bites ») sont souvent imputables à un gonflage insuffisant des pneus.

Ménagez vos pneus ! Évitez de surgonfler vos pneus au-delà de la pression maximale autorisée ! Le pneu pourrait déjanter ou éclater pendant que vous roulez. Utilisez toujours une pompe avec manomètre pour assurer que votre pneu soit gonflé à la pression convenable.

Souvent, les pompes à main ne sont pas adaptées pour fournir au pneu la pression de gonflage nécessaire et ne se prêtent guère qu'au dépannage en sortie. Utilisez de préférence une pompe à pied dotée d'un manomètre, qui vous permet de contrôler chez vous la pression pneumatique.



Pneumatiques

Utilisez les pneumatiques uniquement pour l'usage auquel ils sont destinés, sinon vous risqueriez qu'ils s'usent rapidement ou ne puissent plus remplir leur fonction. Tenez compte également des indications relatives aux usages différents données dans le catalogue SYNCROS et contactez, si vous n'êtes pas sûr, votre revendeur SYNCROS.

Chambres à air

Les chambres à air SYNCROS présentent des épaisseurs différentes selon l'emploi auquel elles sont destinées. Elles peuvent avoir des épaisseurs de 0,73 à 2,25 mm, adaptées respectivement aux quatre utilisations différentes en cross-country hardcore, all mountain lightweight, compétition de descente ou freeride heavy duty.

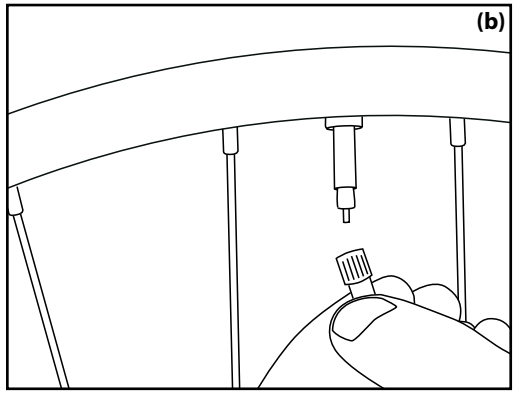
En règle générale, plus la chambre est fine, plus elle permet un bon roulement. Mais elle est aussi plus fragile. Pour cette raison, il est recommandé d'utiliser sur les terrains particulièrement cassants uniquement des chambres à air à paroi épaisse.

Les chambres à air SYNCROS sont proposées avec deux types de valve différents :

1. La valve Presta, aussi appelée valve française ou Sclaverand **(b)** : Cette valve est conçue pour supporter des pressions extrêmes et permet un gonflage facile nécessitant peu d'efforts.
2. La valve auto ou valve Schrader **(c)** : Cette valve est issue du domaine automobile.

Ces deux types de valve sont normalement protégés de l'encrassement par un capuchon en plastique. Après avoir dévissé ce capuchon, vous pouvez gonfler les chambres à air munies de valves Schrader directement à l'aide d'une pompe appropriée.

Sur la valve Presta, vous devez desserrer auparavant le petit écrou qui se trouve sur la valve et l'enfoncer un court instant pour la débloquer. Souvent, sur les valves Presta, les obus de valve sont mal serrés, pouvant provoquer une perte d'air imperceptible. Contrôlez le serrage des obus sur les valves Presta.

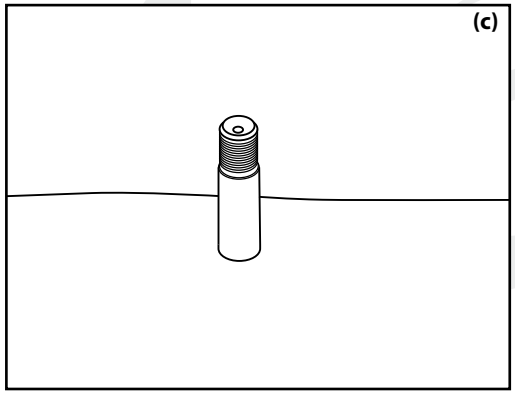


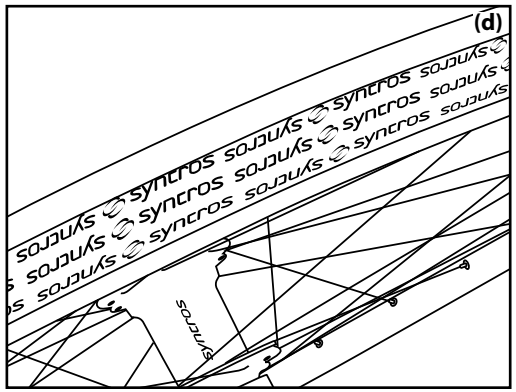
Rubans fond de jante

Les rubans fond de jante SYNCROS sont disponibles dans les largeurs 17 mm, 20 mm, 22 mm et 26 mm. Les rubans fond de jante conviennent aux fonds de jante de toutes les roues SYNCROS de taille 24, 26 et 29 pouces.

Veillez à ce que le ruban fond de jante couvre bien le fond entier de la jante **(d)**, qu'il soit bien centré et ne glisse pas vers le côté. Un ruban fond de jante trop étroit ne couvre pas les arêtes saillantes de manière suffisante et a tendance à se déplacer. Un ruban fond de jante trop large empêche un positionnement correct du pneu contre les flancs de la jante et peut provoquer son déjantement inopiné après son gonflage.

Pour le montage positionnez les trous de valve du ruban fond de jante et de la jante même l'un sur l'autre. Poussez le ruban dans le fond de jante en le faisant glisser symétriquement des deux côtés jusqu'à ce que le fond de jante passe entièrement pardessus le bord de la jante. Assurez-vous que le fond de jante n'est pas vrillé. Pour terminer, contrôlez si le fond de jante est positionné correctement sur toute la circonférence de la jante.





Montage des pneus à tringles rigides et à tringles souples

Avant de monter un pneu neuf, vous devez connaître les dimensions du pneu à remplacer, qui sont généralement indiquées sur les flancs **(e).** Il existe deux types de désignation : La plus précise est la désignation en millimètres selon la norme ETRTO. L'indication ETRTO 58 – 559 y signifie que la largeur du pneu (bord à bord et gonflé) est de 58 mm et que son diamètre (intérieur) est de 559 mm. Dans la désignation correspondante en pouces, 26 x 2,35, le nombre 26 indique le diamètre extérieur approximatif du pneu et 2,35 sa largeur approximative.

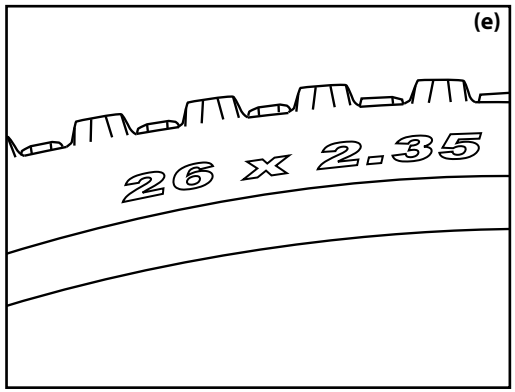
Evitez de monter des pneumatiques de dimension plus large que celle prévue, sinon la sculpture risque de frotter sur le cadre ou la fourche. Au pire, la roue ne pourra plus tourner correctement. **Risque d'accident !**

Notez que le montage des pneumatiques larges sur une jante trop étroite peut faire déjanter les pneumatiques dans des conditions extrêmes lors d'une sortie. Risque d'accident !

Adressez-vous à votre revendeur SYNCROS.

Si vous montez un pneu d'une largeur supérieure à celle autorisée par la spécification du cadre, vous risquez de vous blesser grièvement en touchant la roue avant avec une partie de vortre corps. En outre, vous risquez un accrochage du garde-boue sur le pneu.

Le montage des pneumatiques plus larges que les pneumatiques montés en série par le fabricant du vélo peut entraîner un contact entre la pointe de la chaussure et le pneu lorsque vous prenez un virage à vitesse réduite. **Risque d'accident !**



Contrôlez d'abord l'état de la jante et du ruban fond de jante. Vérifiez que le fond de jante est entièrement couvert et ne présente ni arêtes saillantes ni trous. Assurez-vous que les flancs de la jante ne sont pas enfoncés. Si vous avez des doutes ou des questions, veuillez contacter votre revendeur SYNCROS.

Remplacez sans tarder les rubans fond de jante défectueux.

Lors du montage, vérifiez l'absence de corps étrangers, grains de poussière ou de sable dans le pneu et prenez garde de ne pas pincer la chambre à air.

Introduisez un des talons du pneu dans la jante en respectant le sens de marche du pneu qui est marqué sur le flanc du pneu **(a)**. Appuyez avec le pouce sur le flanc du pneu pour le faire glisser complètement par-dessus le rebord de la jante. Cette opération doit pouvoir être exécutée sans outil sur n'importe quelle jante. Vous pouvez vous aider éventuellement de démonte-pneus en plastique.

Les chambres à air vieillissent elles aussi. Pour cette raison SYNCROS recommande de monter toujours une nouvelle chambre à air avec un nouveau pneumatique.

Introduisez la valve de la chambre à air dans le trou prévu à cet effet sur la jante.

Gonflez la chambre à air légèrement, de manière à ce qu'elle prenne sa forme arrondie, et insérez-la complètement dans le pneu **(b).** Prenez soin de ne pas la plier ou pincer pendant la mise en place.

Commencez le montage final sur le côté opposé à la valve. Appuyez avec les pouces sur le flanc du pneu encore sorti pour le faire passer autant que possible par dessus le rebord de la jante. Prenez soin de ne pas pincer la chambre à air entre le pneu et la jante pour ne pas l'endommager. Pour cela, enfoncez la chambre à air à l'intérieur du pneu, au fur et à mesure que vous avancez.

Travaillez progressivement dans les deux sens de la circonférence. En fin d'opération, tirez vigoureusement sur le pneu vers le bas, pour faire en sorte que la partie déjà introduite glisse profondément dans le creux de la jante. Ceci facilitera considérablement l'introduction du pneu sur les derniers centimètres.

Contrôlez une nouvelle fois la position de la chambre à air, puis appuyez avec la paume de la main sur le pneu pour faire basculer le reste du talon dans la jante **(c).**

Si vous n'y arrivez pas, servez-vous de démonte-pneus en plastique. Notez que seules leurs extrémités arrondies doivent entrer en contact avec la chambre à air pour ne pas l'endommager.

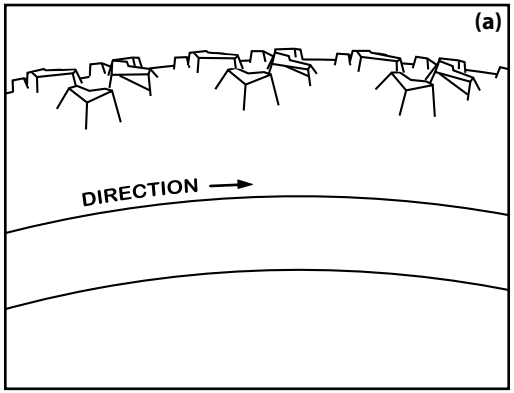
Enfoncez la valve à l'intérieur du pneu pour empêcher que sa base ne soit coincée sous les talons du pneu. Assurez-vous que la valve ne sort pas inclinée mais droite de la jante !

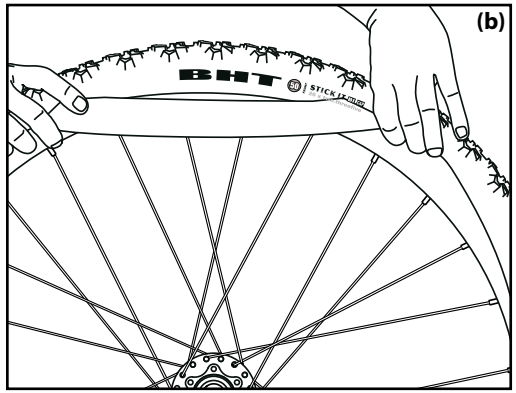
Sinon, vous devrez ressortir un flanc du pneu de la jante et repositionner la chambre à air. Pour être sûr que la chambre à air ne sera pas pincée sous un des talons, il est conseillé de gonfler le pneu à moitié et de le pétrir – en avant et en arrière – sur toute la circonférence de la roue. Contrôlez en même temps si le ruban fond de jante ne s'est pas déplacé.

N'utilisez pas de pâte de montage, de lessive ou d'autres produits semblables. Sinon, le pneu pourrait glisser dans la jante pendant l'utilisation et arracher la valve.

Gonflez la chambre à air à la pression souhaitée. Les valeurs de pression minimale et maximale recommandées par le fabricant figurent sur le flanc du pneu ou l'étiquette signalétique.

Contrôlez la position du pneu par rapport à la jante, à l'aide de la ligne témoin visible sur le flanc du pneu. La ligne témoin doit être équidistante du rebord de la jante sur toute la circonférence de la roue. Tournez la roue pour vérifier.





Démontage des pneus à tringles rigides et à tringles souples

Dévissez le capuchon et l'écrou de fixation de la valve et laissez l'air s'échapper complètement.

Décollez le pneu de la jante en appuyant dessus sur toute la circonférence du bord vers le centre de la jante. Commencez sur le côté opposé à la valve. Ceci facilitera le démontage.

Introduisez le démonte-pneu en plastique sous le talon du pneu en respectant un écart de 5 cm environ par rapport à la valve et servez-vous en pour faire passer le talon par-dessus le rebord de la jante **(d).**

Maintenez le démonte-pneu dans cette position.

Glissez le deuxième démonte-pneu à environ dix centimètres du premier, entre la jante et le pneu, et là encore, faites passer le talon par-dessus le rebord de la jante.

Une fois le talon du pneu en partie sorti de la jante, il suffit généralement de faire glisser lentement un démonte-pneu contre le talon, le long de la circonférence de la jante, pour dégager le reste du pneu. Après quoi, vous pouvez retirer la chambre à air.

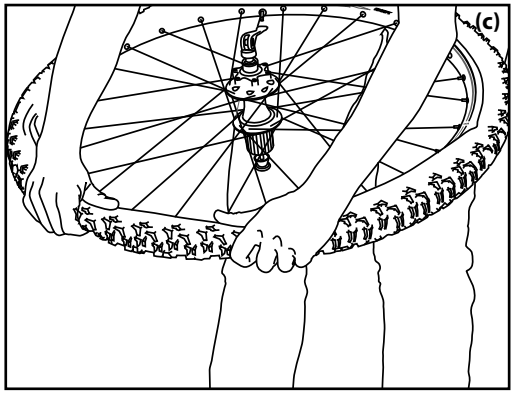
Le cas échéant, vous pouvez retirer le pneu complètement en tirant simplement dessus.

Prenez soin de ne pas accrocher la valve dans la jante et de ne pas endommager la chambre à air.

Remplacez la chambre à air par une chambre à air de rechange. SYNCROS recommande de ne réparer les chambres à air qu'en cas d'urgence (crevaison en route) en vous conformant aux instructions données dans le kit de réparation et de remplacer impérativement la chambre à air à la première occasion.

Si vous avez démonté le pneu, vérifiez également l'état du ruban fond de jante. Le ruban fond de jante doit être soigneusement aligné, ne doit pas être endommagé ou entaillé et doit isoler complètement la chambre à air des écrous de rayon. Sur les jantes à double paroi, le ruban doit être juste assez large pour couvrir complètement le fond de jante, sans cependant remonter sur les côtés. Il est recommandé d'utiliser sur ce type de jantes uniquement des fonds de jante en textile ou en plastique résistant. SYNCROS recommande d'utiliser toujours des rubans fond de jante SYNCROS. En cas de doutes quant au choix du fond de jante, demandez conseil à votre revendeur SYNCROS.

.



Roues

Les roues livrées ont été soigneusement centrées. Cependant, un phénomène de « tassement » des rayons au niveau des moyeux et des jantes est inévitable à l'usage et se traduit par un léger relâchement de leur tension. Ceci peut entraîner un desserrage spontané de certains rayons et provoquer en outre un voile latéral ou radial. Pour cette raison, il peut être nécessaire de contrôler et recentrer les roues après une période de rodage, soit au plus tard après 100 à 300 kilomètres ou 5 à 15 heures de service.

Recentrage

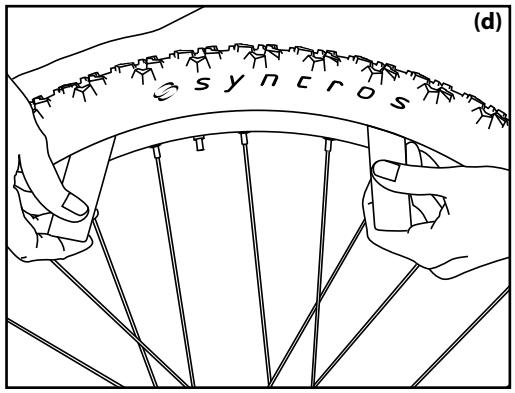
Le recentrage est un travail que vous devez confier à un revendeur SYNCROS. Un réglage non-professionnel de la tension des rayons peut provoquer des dommages irréparables.

Si néanmoins vous souhaitez effectuer le recentrage vous-même, tenez compte des recommandations suivantes :

- Ne désserrez jamais les écrous de rayons, pour procéder à la réparation d'un voile latéral ou radial. Procédez au resserrage des rayons détendus pour rétablir leur tension initiale.
- Au bout d'une utilisation prolongée des roues, les écrous de rayon peuvent se gripper sur les rayons. Pour éviter d'endommager un rayon lors du recentrage, desserrez tout d'abord son écrou d'un quart de tour environ, et serrez-le seulement ensuite

.

Pour éviter que vos roues SYNCROS ne soient endommagées, nous vous recommandons de les placer dans un sac de transport, si vous transportez le vélo avec les roues démontés ou si vous ne les utilisez pas pendant un certain temps.



Installation de la cassette des pignons

Les roues SYNCROS sont proposées uniquement en combinaison avec une roue libre pour les cassettes de pignons Shimano et SRAM **(a).**

Si vous avez une cassette de pignons Shimano (10 pignons), assurez que l'entretoise fine est placée à l'intérieur de la roue libre avant de procéder à l'installation de l'ensemble, sinon vous risquez de ne pas pouvoir serrer la cassette de pignons. Les corps de roue libre SYNCROS sont soit en acier, soit en aluminium.

Evitez de monter des pignons indépendants ou des ensembles vissés de pignons indépendants avec entretoises sur les corps de roue libre en aluminium. Les pignons indépendants ont tendance à s'incruster un petit peu dans le matériau plus tendre du corps de la roue libre et sont plus difficiles à retirer par la suite. Ils peuvent abîmer le corps de la roue libre et y laisser des entailles.

Nous vous recommandons d'utiliser de préférence des cassettes Shimano dotées d'un support porte-pignons à branches (« Spiderarm »). Celles-ci rassemblent les grands pignons sur un support en aluminium ou plastique. Il en résulte une plus grande surface d'appui et par suite, une répartition plus efficace des forces transmises par les pignons.

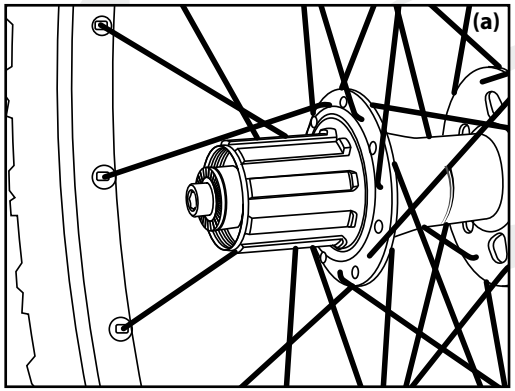
Avant de monter la cassette, vaporisez de la cire sur toute sa surface et laissez-la bien sécher. Vous prévienderez ainsi les risques de corrosion et faciliterez son démontage ultérieur.

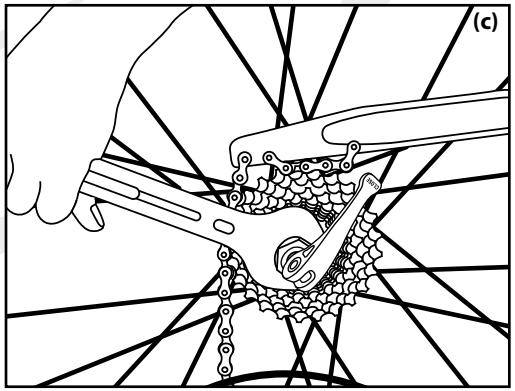
Glissez les pignons sur le corps cannelé de la roue libre. La cannelure est asymétrique pour garantir le positionnement précis des crans facilitant le passage des vitesses d'un pignon à l'autre. Assurez-vous que la gravure indiquant la denture sur chaque pignon est orientée vers vous. En l'absence d'indication de denture sur les pignons, veillez à ce que les crans d'aide au passage des vitesses soient orientés vers l'extérieur.

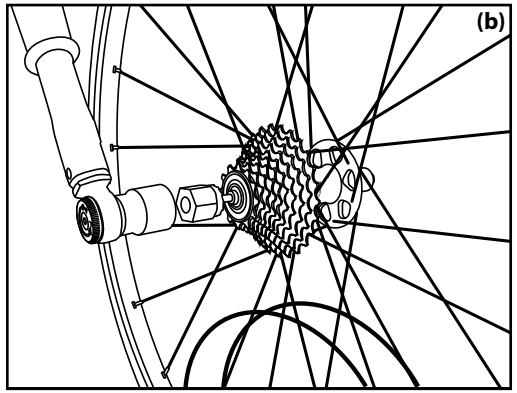
Après avoir graissé les filetages de l'écrou et du corps de la roue libre, vissez l'écrou sur le corps, d'abord à la main d'un ou deux tours, puis avec l'outil. Serrez l'ecrou en utilisant une clé dynamométrique placée sur l'embout **(b)**. Respectez le couple de serrage recommandé de 30 à 40 Nm. Ne dépassez pas le couple de serrage maximum. En applicant un couple de serrage trop élevé, vous risquez de détériorer le filetage.

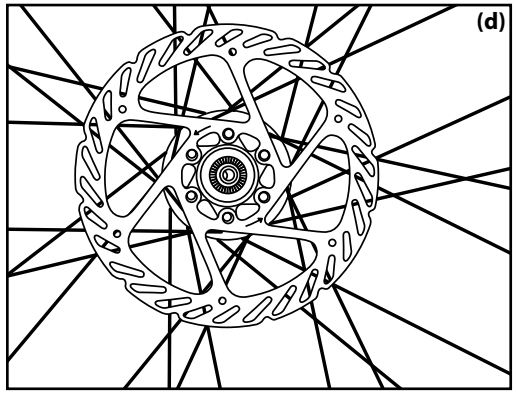
Pour terminer, faites tourner la roue libre avec les pignons installés. Contrôlez la souplesse et l'uniformité de la rotation. Si les pignons apparaissent décentrés par rapport à l'axe de rotation, vous devez démonter la cassette et chercher la cause du défaut.

Si vous avez changé la cassette de pignons ou monté la roue arrière pour la première fois, vous devez contrôler le bon fonctionnement du système de changement de vitesses. Veillez au bon réglage des butées. Si les butées sont mal réglées, vous pouvez dérailler subitement ou le dérailleur arrière peut se coincer dans les rayons. Vous risquez alors un accident et des dommages importants sur votre vélo.









Démontage de la cassette des pignons

Utilisez un embout dont l'empreinte s'introduit exactement dans l'écrou de fixation de la cassette. Eventuellement, fixez l'embout à l'aide de l'attache rapide **(c).** Cependant, ne fixez pas comme d'habitude l'attache avec le levier mais tournez légèrement son écrou de serrage de sorte à ce que l'embout soit simplement maintenu correctement en position dans l'écrou de la cassette.

Vous empêcherez ainsi que l'embout ne déboîte ou tombe soudainement. Retenez la cassette de pignons en utilisant un fouet à chaîne**.** Dévissez l'ecrou avec une clé à fourche ou polygonale qui s'adapte correctement à l'embout extracteur.

Une fois l'écrou de la cassette desserré, vous devez ouvrir progressivement l'attache rapide au fur et à mesure que vous dévissez l'écrou.

Retirez la cassette de pignons du corps de roue libre. Les premiers pignons et entretoises sont enfilés indépendamment. Si vous n'y arrivez pas, il est possible que les pignons se soient incrustés légèrement dans le corps de la roue libre. Débloquez les pignons en glissant parallèlement deux tournevis larges dans l'interstice entre le pignon extérieur et le pignon qui suit, de part et d'autre de l'axe de moyeu.

Montage des rotors de freins à disque

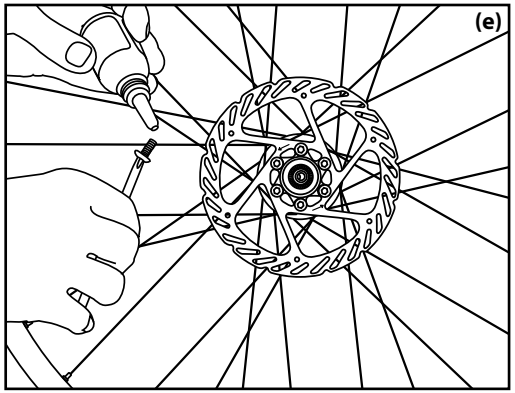
Les roues VTT disque SYNCROS sont conçues pour recevoir des rotors avec fixation à 6 trous d'après la norme IS 2000.

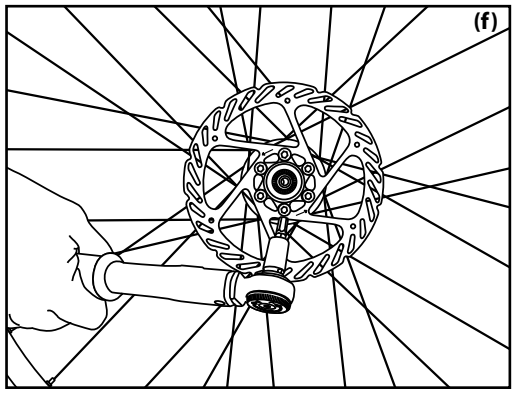
Placez le rotor sur la flasque du moyeu. Tenez compte de la flèche sur le rotor ; elle doit être visible de l'extérieur et pointer dans le sens de rotation de la roue **(d).**

Veillez à ce que le rotor soit en contact plan avec toute la surface. Si ce n'est pas le cas, vous devez mesurer le rotor et la flasque du moyeu. Dans ce cas demandez conseil à votre revendeur. Veillez à utiliser toujours des pièces d'origine du fabricant des freins (rotors de freins à disque et vis). Mettez en place les six vis, sans les graisser, et serrez-les à l'aide d'un tournevis Torx ou d'une clé Allen jusqu'à ce que leurs têtes touchent le rotor.

Appliquez, le cas échéant, du frein filet liquide (Loctite) sur les filetages des vis, à moins que de la pâte de fixation pour vis ait déjà été prévue par le fabricant **(e).**

Tournez le rotor dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et serrez les vis en croix à l'aide d'une clé dynamométrique en commençant avec un couple de serrage de 3 à 4 Nm **(f).** Serrez ensuite les vis en respectant le couple de serrage recommandé par le fabricant des freins.





Si vous voulez utiliser les vis après leur démontage encore une fois, appliquez une nouvelle couche de frein filet.

Lisez impérativement les instructions de montage fournies par les fabricants de vélos et de freins dans leurs manuels d'utilisation respectifs.

Plaquettes de frein sur les freins à disque

Contrôlez visuellement l'état d'usure des plaquettes à l'aide des pattes ou ergots métalliques qui dépassent de l'étrier de frein, en dessous ou sur le regard ménagé sur l'étrier. Si l'écart des ergots par rapport au disque est proche d'un millimètre, retirez les plaquettes conformément à la notice du fabricant, contrôlez minutieusement leur état d'usure et remplacez-les éventuellement.

Des plaquettes et des disques de frein encrassés peuvent affecter sensiblement l'effet de freinage. Évitez absolument le contact d'huile ou d'autres liquides avec les étriers de frein, par exemple quand vous nettoyez votre vélo ou lubrifiez la chaîne. Des plaquettes contaminées ne peuvent en aucun cas être nettoyées et doivent être remplacées ! Vous pouvez nettoyer les disques de frein avec un produit nettoyant spécial ou, à défaut, avec de l'eau chaude et du produit de vaisselle.

Une ouverture des raccords ou une fuite dans les durites peuvent entraîner une chute considérable de l'effet de freinage. En cas de fuites sur le circuit ou de pliage des durites, consultez immédiatement votre revendeur SYNCROS.

Les fabricants de freins à disque accompagnent généralement leur produit d'une notice technique très complète. Lisez-la impérativement avec attention avant d'effectuer le démontage d'une roue ou d'entreprendre des travaux d'entretien quelconques.

Garantie légale contre les vices cachés

Pendant les deux premières années suivant la livraison de votre article SYNCROS, vous bénéficiez en tant que premier acquéreur pleinement des droits légaux conformes à la législation européenne sur la protection des consommateurs. Votre revendeur assume la responsabilité contractuelle du produit SYNCROS qu'il vous a vendu et doit veiller à ce que votre produit soit exempt de défauts susceptibles de compromettre sa valeur ou la fiabilité de son fonctionnement. En cas de non-respect du contrat, vous pouvez exiger une réparation ou une livraison de remplacement pour le produit défectueux dans la mesure où cela n'est pas impossible ni disproportionné. Dans le cas contraire, vous pouvez exiger une réduction du prix de vente ou une résiliation du contrat, cette dernière étant cependant exclue dans le cas d'une violation contractuelle mineure.

Cette réglementation est valable uniquement dans les États qui ont intégré les directives européennes à leur législation nationale. Les prescriptions légales concernant la vente des biens de consommation et en vigueur à l'intérieur des États en question sont en outre applicables sans restriction. Renseignez-vous sur les dispositions légales en vigueur dans votre pays.

Une utilisation du produit SYNCROS conforme à l'usage pour lequel il est prévu est la condition préalable donnant droit à la garantie légale.

Sont exclus de la garantie les dommages occasionnés par l'usure, la négligence (entretien et maintenance insuffisants), les chutes, une sollicitation excessive causée par un chargement trop important, par un montage et un traitement inappropriés, de même que par des modifications apportées aux composants. Tenez compte à ce sujet des indications fournies dans votre notice d'utilisation.

En cas de constatation d'un défaut, adressez-vous au revendeur auprès duquel vous avez acquis votre produit SYNCROS dans les 2 mois qui suivent votre achat. Pour permettre le traitement de votre réclamation, vous devez être en mesure de présenter votre bon d'achat.

Si vous avez des questions, veuillez contacter votre distributeur national. Vous trouverez une liste sous **www.syncros.com.**

SYNCROS EUROPE
Via Cantonale 2
CH- 6916 Grancia-Lugano

Téléphone : +41 91 960 5220
Téléfax : +41 91 960 5221
E-Mail : info@syncros.com

Garantie commerciale accordée par le fabricant

Les produits SYNCROS sont développés et fabriqués avec le plus grand soin et subissent de nombreux tests. Nos produits font constamment l'objet de contrôles internes et externes par des laboratoires indépendants.

Pour cette raison SYNCROS accorde une garantie supplémentaire contre les vices et défauts de fabrication, valable 2 ans à partir de la date d'achat, sur tous les produits SYNCROS à l'exception des poignées, du ruban de guidon et des pneumatiques. Vous pouvez exiger une réparation ou une livraison de remplacement du produit par le fabricant dans les conditions indiquées plus bas.

La garantie du fabricant s'applique uniquement aux réclamations faites par le premier acquéreur, qui doit présenter le bon d'achat, faisant figurer la date de l'achat, l'adresse du revendeur et la spécification du modèle. L'utilisation du produit SYNCROS conforme à l'usage prévu est la condition préalable donnant droit à la garantie.

Cette garantie ne couvre pas les dommages consécutifs à :

- l'usure
- la négligence (soin et entretien insuffisants)
- une chute
- une sollicitation excessive causée par un chargement trop important
- un montage et un traitement inappropriés
- des modifications apportées aux composants (par ex. raccourcissement de cintre).

Tenez compte à ce sujet des indications fournies dans votre notice d'utilisation SYNCROS ainsi que des remarques suivantes concernant l'usure. La garantie devient caduque si les prescriptions de montage et les intervalles de contrôle ne sont pas respectés.

En cas de recours à la garantie, SYNCROS se réserve le droit de livrer le modèle actuel correspondant dans le coloris disponible, voire, si un tel modèle n'est pas disponible, le modèle de qualité supérieure. Les coûts de montage et d'adaptation ainsi que les coûts occasionnés par l'achat d'un nouvel accessoire (pour des raisons de compatibilité des cotes) ne sont pas couverts par la garantie et doivent être pris en charge par le client.

La garantie n'inclut ni les frais de main d'œuvre et de transport, ni les coûts ultérieurs entraînés par des défauts.

En cas de constatation d'un défaut, veuillez vous adresser directement à SYNCROS à l'adresse indiquée ci-dessous ou à votre revendeur SYNCROS comme interlocuteur.

Remarques concernant l'usure

Les composants de vélo sont soumis à une usure liée à leur utilisation, laquelle dépend de la nature et de la fréquence de leur emploi ainsi que des conditions de rangement du vélo.

Ces composants doivent être régulièrement entretenus et contrôlés. Tôt ou tard, ils atteindront cependant leur limite d'usure, en fonction de l'intensité de leur emploi et des conditions d'utilisation (kilométrage, déplacements sous la pluie, exposition à l'encrassement, la salinité, etc.), et devront être alors remplacés sans retard.

Les composants SYNCROS suivants sont soumis à une usure par la nature même de leur fonction :

- Pneumatiques – par les frottements sur les surfaces de roulement et par le vieillissement
- Plaquettes de frein – par les frottements lors du freinage
- Chambres à air – par le vieillissement
- Ruban de fond de jante – par le vieillissement
- Lubrifiants

Nous nous réservons le droit de modifier les détails techniques dans le présent texte et les illustrations.

© Toute reproduction, traduction et copie ou utilisation autre, même partielle, et sur des médias électroniques, est interdite sans autorisation préalable écrite.

Texte et conception:
Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de

1e édition, septembre 2010